

**СОЦИАЛЬНАЯ РАБОТА И ПРОБЛЕМЫ ЗДОРОВЬЯ В  
СОВРЕМЕННОМ ОБЩЕСТВЕ**

УДК 314; 316

ББК 60.5; 60.7

**РЕГИОНАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ ТАТАРСТАНА ПО  
ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-  
ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА**

**Абдульзянов А. Р.,**

*кандидат социологических наук,*

*ведущий научный сотрудник*

*Центр семьи и демографии Академии наук Республики Татарстан,*

*г. Казань, Россия*

*artur.abdulzyanov@bk.ru*

**REGIONAL MODEL OF TATARSTAN ON SECURITY OF CHILD  
ROAD TRANSPORT TRAUMATISM**

**Abdulzonov A.**

*Candidate of Sociological Sciences,*

*Leading Researcher*

*Center for Family and Demography of the Academy of Sciences of the*

*Republic of Tatarstan,*

*City of Kazan, Russia*

*Artur.abdulzyanov@bk.ru*

**АННОТАЦИЯ**

Для обеспечения безопасного существования общества необходимо, чтобы безопасность жизнедеятельности являлась приоритетной целью внутренней потребности человека. Для этого нужно развивать новое мировоззрение, формировать качества личности безопасного типа, воспитывать культуру

безопасности жизнедеятельности с самого детства. В статье рассмотрены меры по повышению безопасности дорожного движения и уменьшению детского дорожно-транспортного травматизма в Республике Татарстан, как важный фактор демографической стабильности населения.

### **ABSTRACT**

Life safety should be a prior goal of inner human need. It will provide safe existence of the society. There should be developed since childhood a new life vision, features of a personality of a safe type, and a culture of life safety. The article covers measures on increasing traffic safety and decreasing infant road-traffic injuries in the Republic of Tatarstan as a main factor of demographic stability of population.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, дорожно-транспортный травматизм, ЮИД, безопасное поведение на дорогах, детские удерживающие устройства.

**Key words:** traffic safety, road-traffic injuries, safe behavior on the roads, child restraints.

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают или получают ранение свыше 275 тысяч человек. На дорогах за последние девять лет погибли 9.852 ребенка в возрасте до 16 лет, травмированы 209.223 ребенка. Только в первом

полугодии 2014 года произошло 8.759 ДТП, в которых получили ранения 9.243 ребенка, погибли 297 детей.

Изучение отечественного и зарубежного опыта организации образовательными учреждениями работы по формированию навыков безопасного участия в дорожном движении несовершеннолетних показал, что данная проблема нашла достаточно широкое отражение, как в отечественных, так и в зарубежных педагогических системах.

Систематическое приобщение несовершеннолетних к знанию правил дорожного движения, формированию у них необходимых навыков поведения в ситуациях, связанных с дорожным движением берет свое начало в западной Европе в конце 60-х гг. XX столетия. В это время в ФРГ и других европейских странах в образовательных учреждениях на постоянной основе организовываются уроки, посвященные поведению на улице и, в частности, на дороге. Акцент проведения уроков строился на умении пользоваться пешеходными переходами, знании светофорного регулирования движения и безопасности проезда в общественном транспорте.

Зарубежный опыт организации обучения несовершеннолетних основывался, в первую очередь, на поведенческом подходе. Педагоги стремились активно использовать игровые формы и методы вовлечения несовершеннолетних в изучение правил дорожного движения, а также групповые формы работы, направленные на коллективное усвоение правил, существующих в системе организации дорожного движения.

На сегодняшний день в европейских странах сложилась устойчивая система поэтапного ознакомления детей с правилами поведения на дороге. Эту работу выполняют воспитатели дошкольных учебных заведений совместно с представителями служб безопасности движения, а в школах – педагоги, отвечающие за внеклассную работу. В рамках школьного обучения основная ответственность в пропаганде безопасности на дорогах возложена на местные муниципалитеты, которые организуют специальные учебные городки, в которых инспектора безопасности движения проводят занятия со

школьниками разных возрастов по проблемам поведения на дороге, передвижения в общественном транспорте, самостоятельного передвижения на велосипеде, роликах и т.п. [3]

В настоящее время в европейских странах для повышения безопасности на дорогах продолжают применять обучение детей правилам дорожного движения в естественных условиях – уличное обучение при участии полицейских или других уполномоченных лиц. В ходе обучения детей правилам безопасности дорожного движения многие школы используют «хранителей». Хранителями могут выступать полицейские, пешеходы, обученные взрослые и даже дети, и подростки. Они служат в качестве моделей, демонстрируя безопасное поведение, эмоционально поддерживают детей и хвалят их за безопасное пешеходное поведение, а в случае необходимости корректируют их ошибки и опасное поведение.

В Америке, Австралии и других странах применяют для обучения детей правилам безопасности дорожного движения интерактивные технологии. Например, в Америке широкое применение нашли программы WalkSafe (обучение детей от детского сада до пятого класса школы) и Кир Сороконожка (обучение детей от 5 до 8 лет), в Австралии программа Child Pedestrian Injury Prevention Project (для детей 6-9 лет). В зарубежных исследованиях подчеркивается значимость родителей при обучении детей безопасности дорожного движения: родители могут выступать в качестве ключевых инструкторов по безопасности дорожного движения для детей, служить моделью безопасного поведения своим детям. Дети, которых обучают безопасному поведению на дорогах и родители, и школьные педагоги, показывают лучшие навыки по безопасности дорожного движения, чем дети, которых обучали только в школе.

Необходимо отметить, что в силу низкого уровня травматизма на дорогах, более высокой, по сравнению с Россией, культурой вождения автотранспортных средств, иным качеством дорог и дорожной инфраструктуры, а также иными обстоятельствами, проблема безопасного

участия в дорожном движении несовершеннолетних во многих развитых странах не стоит так остро, как в нашей стране.

Российский опыт работы по формированию навыков безопасного участия в дорожном движении несовершеннолетних берет свое начало с 70-х гг. XX века. Этот период времени характеризуется быстрым ростом автотранспорта, активным расширением дорожной инфраструктуры и, как следствие, ростом травматизма на дорогах.

Ежегодно на дорогах России погибает более тысячи детей и подростков в возрасте до 16 лет. Около 25 тысяч получают травмы и ранения. При этом, как свидетельствует мировая статистика здравоохранения, более 5 процентов травмированных в дорожно-транспортных происшествиях детей остаются пожизненными инвалидами.

Статистика аварийности показывает, что с начала текущего года в нашей стране зарегистрировано 4 578 (-1,9%) ДТП с участием детей-пассажиров, в результате которых погибли 207 (-9,2%) детей и 5 228 (-1,1%) пострадали. Нарушения водителями правил перевозки детей, когда маленькие пассажиры не были пристегнуты ремнями безопасности и перевозились без детских удерживающих устройств, были зафиксированы в 519 ДТП (-17,6%), в результате которых 31 (-26,2%) ребенок погиб и 600 (-17,7%) пострадали.

Так же остро проблема дорожно-транспортного травматизма стоит и в Республике Татарстан. В течение 12 месяцев 2015 года на улицах городов и дорогах Татарстана было совершено 555 дорожно-транспортных происшествий с участием детей, погибли 15 детей, 583 получили травмы и ранения. В том числе с участием детей – пассажиров при нарушении водителями правил перевозки детей (без ремней безопасности или удерживающих устройств) произошло 16 ДТП и в результате получили травмы и ранения 18 детей в возрасте до 16 лет. К сожалению, только растут показатели ДТП с участием детей пешеходов. 279 ДТП из них 4 ребенка погибло и 288 получили ранения и травмы.[4]

С начала 2016 года в Казани зарегистрировано более 200 ДТП с участием детей, в которых 2 ребенка погибли и более 220 получили травмы различной степени тяжести. Каждый третий из пострадавших детей – пассажир автомобиля, каждый десятый – перевозился без удерживающего устройства. Всего за этот период инспекторы ДПС выявили без малого 7,5 тысяч водителей, перевозивших детей в салоне автомобиля с нарушением правил.

Доклад начальника отдела пропаганды безопасности дорожного движения Д. Бикмухаметова был посвящен реализации мер по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. «Несмотря на снижение общего количества детей, погибших в ДТП, отмечается рост показателей аварийности с участием малолетних пассажиров, – отметил он. – С начала года автоинспекторы пресекли более 27 тысяч фактов перевозки детей без детских удерживающих устройств и эта работа будет продолжена».

Вина в подобных происшествиях всегда лежит на взрослых участниках дорожного движения, причем, как правило, это родители или близкие родственники пострадавшего ребенка, которые грубо нарушили Правила дорожного движения, превысили установленное ограничение скорости, выехали на полосу встречного движения, перевозили детей в автомобиле без автокресла и не пристегнули их ремнями безопасности. В настоящее время за неиспользование детских удерживающих устройств законодательством предусмотрен штраф в размере 3000 рублей. Но многие водители по-прежнему игнорируют это требование, что нередко приводит к трагедии.

Особое место в правоприменительной практике должна занять воспитательно-пропагандистская деятельность. Главными ее целями являются: распространение знаний по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения; разъяснения нормативных правовых актов, причин возникновения дорожно-транспортных происшествий. Пропаганда безопасности дорожного движения – это не только задача Государственной

инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, но и всей системы образования и информации.

Отмечен положительный опыт ряда регионов, в том числе Татарстана, в решении данной проблемы, основанный на взаимодействии органов образования, правоохранительных органов, средств массовой информации общественных организаций и объединений, а также образовательных учреждений [2].

Проблемой безопасности, профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма, созданием системы целенаправленного обеспечения детей знаниями, умениями и навыками, ценностными ориентирами, необходимыми при формировании основ культуры безопасности по Правилам дорожного движения, воспитанием осознанного безопасного поведения в окружающем мире, привитии здоровьесберегающих навыков, творческой активности ребенка, использовании разнообразных форм, методов и приемов в воспитательно-образовательном процессе занимаются отечественные ученые: Н.Н.Авдеева, Т.И.Алиева, Е.П.Арнаутова, К.Ю.Белая, Е.А.Козырева, Е.Ю.Протасова, Р.Б.Стеркина, А.Д.Добрушин, В.Н.Зимонина, С.А.Козловский, С.И.Мерзлякова, В.Н.Сахарова, С.Н.Пидручная и многие др.

Анализ научных работ показал, что процесс организации воспитания навыков безопасного участия несовершеннолетних в дорожном движении методологически обоснован, является деятельностью, которая не осуществляется спонтанно и не системно. Делается акцент на том, что обучение Правилам дорожного движения дошкольников и школьников – это несколько разные системы работы, которые строятся на различных подходах в организации занятий.

Важно знать – чтобы не оказаться на дороге в аварийной ситуации, ребенок должен понимать, когда автомобиль становится опасным. Машина не может остановиться мгновенно, даже если водитель нажмет на тормоз. Главное правило безопасного поведения – предвидеть опасность.

Согласно требованиям к результатам освоения основной образовательной программы дошкольного образования было установлено, что целевыми ориентирами на этапе завершения дошкольного образования, в соответствии с ФГОС (Приказ Минобрнауки от 17 октября 2013 г. N 1155 об утверждении ФГОС дошкольного образования) является, в том числе, способность ребенка следовать социальным нормам поведения и правилам в разных видах деятельности, во взаимоотношениях со взрослыми и сверстниками, соблюдать правила безопасного поведения. Таким образом, ФГОС дошкольного образования содержат нормы, позволяющие сформировать у воспитанников первоначальные представления о правилах безопасности дорожного движения.

Оценивая масштабы движения ДЮАШ в Татарстане, необходимо отметить, что за дело организации, обеспечения учебного процесса материально-технической базой автошкол взялись Госавтоинспекция республики, ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения РТ» и Всероссийское общество автомобилистов. Постоянно растущее, сложное и хлопотное хозяйство оказалось в руках организаторов и специалистов, умеющих вести и образовательную, и хозяйственную деятельность.

Еще одно важное направление формирования системы работы, по формированию навыков безопасного участия в дорожном движении у несовершеннолетних основано на активном привлечении к пропаганде безопасного поведения на дороге самих несовершеннолетних. В нашей стране и в Республике Татарстан, в этой связи накоплен уникальный опыт, основанный на деятельности на местах добровольных агитбригад юных инспекторов движения (ЮИД).

Создание в дошкольной образовательной организации отрядов юных инспекторов дорожного движения – ЮИД – является одним из эффективных способов формирования у детей дошкольного возраста навыков дисциплинированного пешехода, культуры безопасного поведения на улицах



и дорогах. Отряды ЮИД – это добровольное детское объединение, целью которого является формирование у детей углубленных знаний Правил дорожного движения и умения их использовать в ситуациях повседневной жизни.

В настоящее время в России деятельность ЮИД признана весьма эффективной. Результаты этой деятельности отражаются на сайте Всероссийского сообщества отрядов юных инспекторов движения <http://yuid.ru/>. Судя по количеству запросов, данный сайт является весьма посещаемым, причем адреса запросов свидетельствуют об интересе к представленным материалам со всей территории России. На сайте, в частности, отмечается, что представители России принимали участие в 2014 году в Европейском образовательном конкурсе FIA по правилам дорожного движения, который проходил в 2014 году в Норвегии. Команды из России (из Татарстана и Тюменской области) заняли второе и третье места соответственно, а победителем конкурса стала команда юных инспекторов движения из Сербии.

Первый Европейский образовательный конкурс для детей, проводимый под эгидой Международной автомобильной федерации, состоялся в 1986 году в Германии. Тогда в конкурсе принимали участие всего пять стран: Франция, Австрия, Швейцария, Бельгия и Германия. Цели, которые преследует FIA с момента учреждения конкурса и по сей день – одни: приобретение детьми навыков, обеспечивающих их безопасность в современных дорожных условиях, привлечение детей к более эффективному изучению правил дорожного движения, расширение деятельности автомобильных клубов Европы по пропаганде безопасности детей на дорогах.

В 2015 г. в столице Австрии, городе Вена, завершился 30-й Европейский образовательный конкурс FIA по изучению и соблюдению правил дорожного движения. Юные инспекторы движения из Татарстана и

Липецкой области показали лучшие результаты: ЮИДовцы из Татарстана — заняли первое место, ЮИДовцы из Липецкой области – второе место [5].

Важным мероприятием работы отрядов является процесс посвящения в юные инспектора движения. Как правило, посвящение проводится в праздничной торжественной обстановке с участием представителей ГИБДД. Ребенок ощущает себя причастным к важному общественному процессу. После нескольких вводных занятий, направленных на изучение теоретического материала (ПДД, прав и обязанностей участников движения, дорожных знаков и разметки), детей привлекают к практическим занятиям. Школьники учатся ездить на велосипеде, соблюдая правила, решают смоделированные практические задачи. В таких ситуациях ребенок чувствует собственную ответственность, учится сознательно оценивать поведение на дороге других участников движения.

Таким образом, основными направлениями работы ЮИД являются образовательное направление, информационное и пропагандистское. Эта работа является примером хорошего сотрудничества несовершеннолетних, их родителей, сотрудников ГИБДД и оказывает положительное влияние на повышение знаний дошкольников и школьников о безопасности поведения на дорогах и влияет на снижение детского дорожного травматизма в регионах.

Кроме того, примером сотрудничества несовершеннолетних и сотрудников ГИБДД являются юношеские автомобильные школы. В 1968 году, по приказу Министерства транспорта, были созданы детские автомобильные дороги и юношеские автомобильные школы. Спустя 27 лет, по решению директоров юношеских автомобильных школ была образована ассоциация, куда сейчас входят 43 школы из регионов России. Все юношеские автомобильные школы имеют статус учреждений дополнительного образования. Там ребята постигают азы вождения, а потом, в 18 лет, после успешной сдачи экзаменов в ГИБДД, получают права категорий В и С. В городе Казани НУДО «ДЮАШ» была создана 13 мая

2002 года. На сегодняшний день по всей Республике Татарстан действует 37 филиалов юношеской автомобильной школы.

В современных условиях, связанных с повышением травматизма детей на дорогах, с усложнением правил дорожного движения и общим увеличением объема автотранспорта в стране необходимо совершенствовать программы повышения квалификации педагогов, которые работают с отрядами юных инспекторов движения. Педагоги, работающие с отрядами ЮИД при ведении учебных занятий должны применять все известные педагогические технологии и инновационные методы обучения. Педагог должен знать ПДД и уметь преломлять содержание правил, не искажая сути, на доступный и понятный детям язык, дозируя необходимую информацию в соответствии с возрастом учащихся. От его инициативы и профессионального мастерства во многом зависит эффективность обучения ПДД.

Из всего вышесказанного следует, что проблема воспитания безопасного поведения детей на дорогах является сложной и многоплановой. Её комплексный и межотраслевой характер диктует необходимость активного участия в её решении как образовательных, общественных, государственных структур, так и научной отрасли. Изучение данной проблемы, специальной литературы, нормативно-правовых актов подтверждают необходимость наличия теоретической базы, педагогического обеспечения в подготовке ребенка к безопасной жизнедеятельности.

### **Список литературы**

1. Абдульязнов А.Р. Модернизация системы безопасности дорожного движения как фактор демографической стабильности населения. Информационно-аналитический ракурс – Казань: Издательство Академии наук РТ, 2016. – 136с.

2. Ахмадиева Р.Ш., Воронина Е.Е., Бикчантаева С.А., Кондратьев В.Д., Кулагин Ю.В. Опыт создания и функционирования детских юношеских

автомобильных школ (на примере Республики Татарстан): методические рекомендации / Под общей ред. Р.Н. Минниханова. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2012. – 224 с.

3. Олещенко Е.М., Сваткова Е.А. Мировой опыт в области обеспечения безопасности дорожного движения: малозатратные и быстрореализуемые мероприятия Транспорт Российской Федерации. 2010. Т. 29. № 4. С. 36-41.

4. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения за 2015 год по Республики Татарстан [Электронный ресурс]/ Сайт: Госавтоинспекции [gibdd.ru/stat/2015/](http://gibdd.ru/stat/2015/) (дата обращения 14.10.2016г)

5. Юидовцы России стали лучшими знатоками ПДД в Европе./Всероссийское сообщество отрядов ЮИД [электронный ресурс]<http://yuid.ru/pobeda-v-evrope/> (дата обращения 22.01.2017г).